

EFEKTIVITAS KLAUSULA *THIS INSURANCE IS SUBJECT TO ENGLISH LAW AND PRACTICE* DALAM POLIS PENGANGKUTAN BARANG INDONESIA (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1011K/Pdt.2009)

M. Chris Debora Marsela Mendrofa¹, Hendra Haryanto², Asmaniar³

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana

^{2,3} Dosen Pembimbing I dan II Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana

ABSTRAK

Penerapan klausul *This Insurance is Subject to English Law and Practice* pada proses pengangkutan barang di laut Indonesia, dalam hal ini pada kasus PT. Mega Agung Nusantara dengan pihak asuransi PT. Asuransi Harta Aman Pratama Tbk, tidak sesuai dengan hukum dan aturan yang berlaku di Indonesia. Pasalnya dengan penerapan klausul tersebut seharusnya ada kalimat lanjutan yang tidak diikutsertakan ke dalam polis asuransi pengangkutan barang tersebut, yang bunyinya, “*as far as this is not in Contradiction with the law of the Republic of Indonesian*” yang dimuat dalam surat edaran Dewan Asuransi Indonesia pada tanggal 11 Maret 1982, sehingga akibat dihapusnya kalimat lanjutan tersebut adalah ketidakpastian hukum dalam polis asuransi pengangkutan laut tersebut yang merugikan konsumen. Pencantuman klausula baku tidaklah boleh dilakukan semena-mena oleh pelaku usaha sebagaimana dituangkan dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan Pasal 1338 KUH Perdata ayat (3) mengenai itikad baik, seharusnya poin ini menjadi pertimbangan hakim dalam menafsirkan pasal ini secara keseluruhan sebab menurut penulis polis asuransi yang dibuat oleh pihak penanggung mengalami cacat kehendak bila dilihat dari pencantuman klausul yang tidak lengkap dalam polis.

Kata Kunci: asuransi pengangkutan laut, *institute cargo clauses*, perlindungan konsumen, itikad baik.

ABSTRACT

Application of clause This Insurance is subject to English Law and Practice in the process of transporting goods at the sea of Indonesia, in this case of PT. Mega Agung Nusantara with the insurance company PT. Asuransi Harta Aman Pratama, Tbk. not in accordance with the laws and regulation that applies in Indonesia. Based on the appliance of the clause, should be further sentences that are not included in the freight insurance policy, which reads “as far as this is not in contradiction with the law of the Republic of Indonesian” that was included in the circular letter of the Indonesian Insurance Board on March 11, 1982, as a result of the deletion of the follow-up sentences are impacting legal uncertainty in the marine transportation insurance policy which is detrimental to customers. The inclusion of standard clauses should not be done arbitrarily by business actors as outlined in article 18 of 1999 for Law on Consumer Protection. Based on article 1338 civil code paragraph (3) regarding good faith, this point should be taken into consideration by the judge in interpreting this article as a whole, because according to the author, the insurance policy made by the insurer was a disability when viewed from the inclusion of incomplete clauses in the policy.

Keywords: marine insurance, ocean institute clauses, consumer protection, good faith.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pengangkutan memegang peranan penting dalam lalu lintas perdagangan, karena tanpa pengangkutan, perusahaan tidak dapat mungkin dapat berjalan sebagaimana mestinya. Tujuan utama diadakannya pengangkutan adalah untuk mendapat keuntungan yang lebih.¹ Indonesia memiliki 3 jenis pengangkutan, yaitu: darat, laut, dan udara. Pengangkutan melalui jalur laut menjadi salah satu primadona dewasa ini, sebab dapat mengangkut dengan kapasitas yang lebih banyak dari pada sarana pengangkutan lainnya. Sayangnya, semua sarana pengangkutan, termasuk pengangkutan laut memiliki risiko.

Sehubungan dengan risiko itu, kehadiran perusahaan asuransi sebagai alat pengalihan risiko atas kerugian yang dapat timbul karena terjadinya berbagai macam kejadian yang tak terduga merupakan jawaban dari kekhawatiran para pelaku usaha dalam menjalankan usahanya selama ini. Karena ketidakketetapan di masa yang akan datang merupakan salah satu momok bagi para pelaku usaha. Akan tetapi dengan hadirnya asuransi, maka segala sesuatu yang tidak tentu tadi menjadi tentu, yaitu jika sewaktu-waktu terjadi kerugian yang sudah tergolong dalam kategori tertentu, maka perusahaan asuransi akan memberikan penggantian yang sesuai dengan kesepakatan. Hadirnya perusahaan asuransi membuat kelangsungan kegiatan usaha dapat berjalan secara stabil, tanpa memusingkan segala risiko yang belum tentu terjadi.

Dalam buku Mulhadi yang berjudul *Dasar-Dasar Hukum Asuransi* menjelaskan dan mendefinisikan tentang istilah asuransi, yaitu:

“Asuransi berasal dari kata *verzekering* (Belanda) yang berarti pertanggungan. Sedangkan istilah asuransi berasal dari istilah *assurantie* (Belanda) atau

assurance dan *insurance* (Inggris). Bila istilah *assurance* cenderung digunakan untuk mengidentifikasi jenis asuransi jiwa, maka istilah *insurance* digunakan untuk jenis asuransi kerugian (umum). Asuransi dalam sudut pandang ekonomi merupakan bentuk manajemen risiko utama yang digunakan untuk menghindari kemungkinan terjadinya kerugian yang tidak tentu.”²

Dalam setiap tindakan pastilah mengandung risiko. Risiko adalah kemungkinan kerugian yang akan dialami, yang diakibatkan oleh bahaya yang baru akan mungkin terjadi, akan tetapi terlebih dahulu tidak diketahui apakah hal tersebut akan terjadi dan kapan bahaya itu akan terjadi.³ Risiko-risiko tersebut tidak diketahui dengan pasti apakah akan terjadi dalam waktu dekat ataukah akan terjadi di kemudian hari. Salah satu cara untuk mengalihkan risiko tersebut adalah dengan cara mengalihkan risiko (*Transfer of Risk*) kepada pihak lain, yaitu perusahaan asuransi.

Pengalihan risiko harus diperjanjikan terlebih dahulu, yaitu dengan polis asuransi. Dalam perjanjian asuransi, pihak yang mengalihkan risiko disebut sebagai tertanggung sedangkan pihak yang menerima risiko disebut sebagai penanggung. Secara esensial asuransi pada dasarnya dituangkan secara tertulis dalam suatu akta yang dinamakan polis.⁴ Akan tetapi pasal ini tidak serta-merta berdiri sendiri, sebab pasal ini memiliki keterkaitan dengan Pasal 257 KUHd yang menyatakan bahwa perjanjian asuransi telah terjadi dengan adanya kata ‘sepakat’ para pihak meskipun polis belum ditandatangani oleh para pihak.⁵ Meskipun polis bukan merupakan syarat mutlak dalam

1 Arif Wicaksana, *et.al*, *Hukum Dagang*, edisi revisi, (Jakarta: Fakultas Hukum Trisakti, 2010), hlm. 178.

2 Mulhadi, *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*, edisi ke-1, (Depok: Rajawali Pers, 2017), hlm. 1.

3 Radiks Purba, *Memahami Asuransi di Indonesia, Seri Umum No. 10*, (Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo, 1992), hlm. 29.

4 *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, cetakan ke-31, diterjemahkan Subekti dan Tjitrosudibio, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2006), Pasal. 255.

5 Mulhadi, *Op.cit.*, hlm. 58.

suatu perjanjian asuransi, bukan berarti polis tidak diperlukan. Polis memiliki kedudukan yang penting karena memuat secara lengkap tentang perjanjian yang hendak diadakan, sehingga dari sisi hukum, polis merupakan suatu alat bukti yang sempurna.⁶ Sebagai imbalan dari peralihan risiko ini, setiap perjanjian pertanggungan mendapatkan pembayaran premi. Premi merupakan kewajiban dari tertanggung dan menjadi hak dari penanggung.⁷

Asuransi pengangkutan laut merupakan suatu perjanjian yang di mana pihak penanggung yaitu asuransi akan memberikan ganti rugi kepada pihak tertanggung untuk bahaya yang mungkin akan terjadi, dengan maksimal jumlah penggantian yang sudah disetujui oleh kedua belah pihak.⁸ Asuransi pengangkutan laut adalah asuransi atas alat pengangkut laut atau kapal laut (*Marine Hull Insurance*) dan barang yang diangkut melalui laut (*Marine Cargo Insurance*).⁹

Kerugian yang ditanggung sebagaimana dimaksud dalam pasal ini menekankan pada kerugian akibat risiko laut. Akan tetapi dengan adanya penjelasan tambahan dalam polis serta dampak dari adanya perkembangan di dunia perdagangan, maka risiko laut tadi dapat diperluas, sehingga meliputi risiko dalam sungai-sungai (*Inland Waterways*) dan meliputi risiko darat yang berkaitan erat dengan risiko laut.¹⁰ Kondisi standar pertanggungan muatan kapal (barang) yang digunakan secara luas oleh para penanggung di seluruh dunia adalah kondisi standar *Lloyd's*, yang diberi judul *Institut Cargo Clauses (ICC)* yang masih berlaku hingga kini adalah ICC dengan kode 1/1/82.¹¹

Pihak tertanggung yang mengalami kerugian akan mengajukan klaim sebagai salah satu upaya untuk mendapatkan ganti rugi pada pihak asuransi yang telah bersedia

menanggung risiko. Akan tetapi pada praktiknya, seringkali muncul problematika antara penanggung dan tertanggung dalam proses klaim asuransi. Di mana pihak asuransi sebagai penanggung tidak menjalankan kewajibannya sebagaimana dimuat dalam polis yang telah disepakati. Tidak jarang pihak asuransi dengan sengaja menyelipkan klausul-klausul yang menunda, atau bahkan hingga membantah kewajiban pihak penanggung untuk mengganti kerugian yang telah dialami oleh pihak tertanggung. Hal inilah yang terjadi pada studi kasus yang penulis angkat dalam tulisan ini, yaitu perkara antara PT. Mega Agung Nusantara (penggugat) melawan PT. Asuransi Harta Aman Tbk. (tergugat) yang dalam hal ini hakim, menolak klaim yang diajukan oleh penggugat dan berdalil bahwa proses pengangkutan tidak sesuai dengan kesepakatan yang dituang dalam polis yakni adanya proses penderekan yang tidak termasuk dalam peralihan risiko yang ditanggung oleh penanggung.

Adapula klausula yang menurut penulis tidak sesuai penerapannya dengan kondisi Indonesia dan terkesan mempersulit para pihak (khususnya tertanggung) untuk mencapai suatu keadilan di depan hukum. Di mana terdapatnya pemenggalan beberapa kata dalam klausula "*Law and Practice. This Insurance is Subject to English Law and Practice*" yang sengaja dilakukan oleh pihak asuransi untuk membatasi tanggung jawabnya. Dewan Asuransi Indonesia telah menggariskan kepada para anggotanya agar dalam pengeluaran polis dengan *Institut Cargo Clauses* yang baru ditambahkan kata-kata, sehingga menjadi "*This Insurance is Subject to English Law and Practice, as far as this is not in Contradiction with the Law of The Republic of Indonesian*" yang dimuat dalam Surat Edaran Dewan Asuransi Indonesia pada tanggal 11 Maret 1982.¹²

Apabila dilihat dari sisi perlindungan konsumen, maka tindakan pihak penanggung yang lepas tangan dari kewajibannya untuk memberi ganti kerugian adalah bertentangan. Sebab pada dasarnya setiap pelaku usaha

6 *Ibid.*, hlm. 59.

7 Djoko Prakoso dan I Ketut Murtika, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Jakarta: Bina Aksara, 1998), hlm. 18.

8 J. Tinggi Sianipar, *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance)*, edisi ke-3, (Jakarta: Bastela Indah Prinindo, 1990), hlm. 34.

9 *Ibid.*, hlm. 35.

10 *Ibid.*

11 Radiks Purba, *Op.cit.*, hlm. 158.

12 J. Tinggi Sianipar, *Op.cit.*, hlm. 127.

bertanggung jawab dalam memberikan ganti rugi atas kerusakan atau kerugian konsumen karena mengkonsumsi jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan oleh para pelaku usaha tersebut.¹³ Pelaku usaha juga dilarang mencantumkan klausula baku yang mengandung unsur yang membuat konsumen seakan-akan tunduk pada peraturan yang merupakan aturan baru, tambahan, lanjutan dan/atau pengubahan lanjutan secara sepihak tanpa diketahui oleh konsumen secara jelas pada saat memanfaatkan jasanya.¹⁴

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti sangat tertarik untuk membahas dan menjelaskan lebih lanjut sehingga dapat menyusunnya menjadi satu karya ilmiah dalam bentuk jurnal yang berjudul “Efektivitas Klausula *This Insurance is Subject to English Law and Practice* Dalam Polis Pengangkutan Barang Indonesia,” dalam memudahkan penulisan jurnal ini penulis mencoba menelaah dan menganalisa putusan Mahkamah Agung Nomor 1011K/Pdt.2009. Jurnal ini diharapkan dapat memberikan penjelasan mengenai keefektifan dari penerapan suatu klausula yang menghambat pihak tertanggung memperoleh keadilan dalam memperjuangkan haknya kepada pihak penanggung.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti akan berusaha mengungkapkan dan memberikan solusi terhadap permasalahan yang ingin diungkapkan dalam jurnal ini. Adapun rincian dari permasalahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana akibat dari penerapan klausula “*This insurance is subject to English Law and Practice*” dalam polis asuransi pengangkutan barang di laut?
2. Bagaimana pengaruh Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 1011K/Pdt.2009?

13 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821), Pasal 19 ayat (1).

14 *Ibid.*, Pasal 18 ayat (1) huruf g.

Penelitian jurnal ini menggunakan metode penulisan yuridis normatif, yang menggunakan kaidah-kaidah hukum untuk memperoleh kebenaran koheren melalui cara berpikir deduktif, yakni penelitian dari suatu ide yang umum menuju ide yang khusus. Sesuatu yang dianggap benar apabila sesuatu itu konsisten dengan sesuatu yang telah ada sebelumnya dan dianggap benar. Sehingga penelitian hukum ini akan mengacu pada peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan dan pendapat dari para ahli hukum. Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yaitu suatu penelitian yang ingin memperoleh jurnal tentang masalah hukum yang berlaku di tengah-tengah masyarakat sehingga dapat memperoleh gambaran mengenai perlindungan hukum bagi klaim asuransi pengangkutan barang di laut Indonesia yang menggunakan klausula ICC 1/1/82.

Metode pendekatan yang digunakan dalam jurnal ini sesuai dengan metode pendekatan yang dijabarkan oleh Peter Mahmud Marzuki tiga yaitu:

1. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu dengan menelaah aturan-aturan yang memiliki keterkaitan dengan fakta hukum yang menjadi pokok permasalahan;
2. Pendekatan konseptual (*konseptual approach*) yaitu beranjak dari doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum, sehingga menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi; dan
3. Pendekatan kasus (*case approach*) yaitu penelitian dengan jenis studi kasus dengan tujuan untuk mengetahui suatu hal secara mendalam.¹⁵

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data primer, yaitu

15 Marzuki Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010), hlm. 9.

data hasil penelaahan dokumen penelitian yang baru dilakukan. Data primer di bidang hukum ditinjau dari kekuatan mengikatnya dapat dibedakan menjadi tiga yaitu:

1. Bahan hukum primer. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat. Dalam hal ini bahan hukum primer yang digunakan, yaitu Putusan Mahkamah Agung Nomor 1011K/Pdt.2009
2. Bahan hukum sekunder. Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yaitu:
 - a. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
 - b. Kitab Undang-undang Hukum Perdata;
 - c. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
 - d. *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82*; dan
 - e. *Marine Insurance Act 1906*.
3. Bahan hukum tersier atau penunjang. Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan primer dan sekunder meliputi bahan dari media internet, buku, artikel serta dari koran.¹⁶

PEMBAHASAN

Analisis dari Perspektif Asuransi Pengangkutan Barang di Laut

PT. Mega Agung Nusantara untuk selanjutnya disebut sebagai tertanggung telah menyepakati nilai pertanggungan sebesar Rp500.000.000,00. (lima ratus juta rupiah) pada tanggal 11 Desember 2004 dengan PT. Asuransi Harta Aman Pratama Tbk, untuk selanjutnya disebut sebagai

penanggung. Penanggung dan tertanggung memuat kesepakatannya dalam polis *marine cargo policy* No.01.02.04.12.118.00945 yang diterbitkan pada tanggal 11 Desember 2004 yang mengikatkan diri pada *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* dan memuat klausula *warehouse to warehouse basis* serta penutupan kerugian dengan klausula *all risk*.

Akan tetapi pada saat perjalanan dari pelabuhan Ambon menuju pelabuhan Wayame untuk diangkut menuju lokasi proyek PLN Cabang Tual, tepatnya di jalan Lipi (Batukoning) desa Hunuth Kecamatan Baguala Ambon truk bernomor polisi DE 8385 AU yang membawa 1 unit Volvo-Leroy Somer Diesel Genset Trailer 250 kW tipe TAD 1630 GE dan Leroy Somer tipe LSG 45 1-S6, Trailer unit E/m: 2160051622 A/n L45047101 mengalami kecelakaan dan terguling disebabkan oleh semata-mata kondisi jalan yang menikung dan menanjak, sehingga genset tersebut mengalami kerusakan dan membutuhkan perbaikan untuk dapat dipergunakan lagi.

Kerusakan genset tersebut bukan disebabkan atas kesalahan penggugat selaku pemilik barang tetapi semata-mata karena kondisi jalan pada saat barang tersebut diangkut atau ditarik dalam perjalanannya dari tempat asal ke tempat tujuan (sesuai prinsip kondisi yang dijamin oleh polis yaitu "*warehouse to warehouse basis*") dan hal tersebut merupakan bagian dari risiko pengangkutan yang keadaan-keadaan tersebut merupakan bagian dari risiko yang ditanggung oleh tergugat sebagaimana tercantum dalam polis asuransi yang sudah disepakati.

Akan tetapi pada saat tertanggung mengajukan klaim ganti rugi sebesar Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah) terhadap genset yang mengalami kerusakan tersebut, pihak penanggung menolak dengan alasan yang karena proses pengangkutan yang tidak sesuai dengan kesepakatan yakni yang seharusnya diangkut menjadi diderek, ketidaklayakan alat angkutan, serta sudah berakhirnya proses pengangkutan.

¹⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2001), hlm. 14.

Asuransi pengangkutan laut dalam hal barang pada umumnya menggunakan “*voyage policy*”¹⁷ yang pelaksanaannya diperluas dari gudang asal barang hingga gudang tujuan pengiriman barang tersebut. Apabila barang dalam jumlah banyak dan meliputi beberapa pengapalan serta waktu pengapalannya belum dapat ditentukan secara pasti, maka penutupannya berdasarkan *open policy*,¹⁸ sedangkan apabila barang bermacam-macam dan negara tujuannya lebih dari satu negara/pelabuhan, maka penutupannya berdasarkan *open cover*.¹⁹

Salah satu isi polis asuransi pengangkutan barang di laut adalah jangka waktu pertanggungan. Jangka waktu pertanggungan pada asuransi barang dewasa ini, lazim menggunakan klausula “*from warehouse to warehouse*”. Dapat ditarik kesimpulan bahwa segala risiko yang terjadi pada proses pengiriman dari gudang asal ke gudang tujuan akan ditanggung oleh penanggung selama itu sesuai dengan polis yang sudah disepakati. *From warehouse to warehouse* terhitung sejak pembongkaran barang yang terakhir pada kapal pengangkutnya.²⁰ Akibat adanya perkembangan di tengah dunia bisnis, maka risiko laut ini dapat diperluas meliputi risiko sungai dan risiko darat yang erat hubungannya dengan risiko laut,²¹ hal ini juga sejalan dengan Pasal 2 ayat (1) *Marine Insurance Act 1906*.²² Sehingga dapat dipahami

bahwa berdasarkan klausula *warehouse to warehouse basis* yang sudah disepakati, maka seharusnya barang yang menjadi objek pertanggungan tersebut menjadi tanggung jawab pihak penanggung mulai dari gudang asal objek pertanggungan yang berlokasi di Jakarta hingga tiba di gudang tujuan objek pertanggungan yang berlokasi di Tual Ambon. Risiko yang terjadi selama proses pengangkutan merupakan risiko yang dijamin oleh penanggung selama itu terbukti terjadi di luar kelalaian tertanggung dan sesuai dengan klasifikasi risiko yang sudah disepakati oleh penanggung dan tertanggung sebagaimana telah dimuat dalam polis asuransi.

Tertanggung dan penanggung mengikatkan diri pada *Institute Cargo Clauses* yang menjamin kerugian, kerusakan dan tanggung jawab terhadap barang dan atau kepentingan yang dipertanggungkan, kecuali terhadap risiko-risiko yang diatur pada Pasal 4, 5, 6 dan 7. Pada Pasal 5 butir 1 dinyatakan bahwa asuransi tidak menjamin kerugian yang timbul karena ketidaklaikannya dan ketidaksempurnaan alat angkut yang digunakan.²³ Pada faktanya kerusakan genset tersebut bukan disebabkan atas kesalahan penggugat selaku pemilik barang atau pun karena ketidaklaikannya alat angkut, namun semata-mata karena kondisi jalan yang menikung dan menanjak pada saat barang tersebut diangkut atau ditarik, sehingga mengakibatkan tergulingnya objek pertanggungan. Peneliti setuju dengan pendapat tergugat yang menyatakan alasan yang dikemukakan oleh pihak penanggung terkesan mengada-ada.

Penutupan atas dasar *all risk* berarti menjamin seluruh kerugian akibat risiko yang datang dari luar, kecuali risiko tersebut datang dari barang itu sendiri atau kesalahan

against losses on inland waters or on any land risk which may be accidental to any sea voyage.

23 *In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from, unseaworthiness of vessel or craft, unfitness of vessel craft conveyance container or lift van for the safe carriage of the subject-matter insured, where the assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter is loaded therein.*

17 *Voyage Policy* (Polis Perjalanan), yaitu suatu polis yang memuat ketentuan mengenai penutupan pertanggungan selama perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan tanpa mempermasalahkan mengenai lamanya waktu perjalanan tersebut.

18 *Open Policy* atau *Floating Policy*, yaitu suatu polis yang memuat ketentuan mengenai syarat pokok mengenai jenis barang yang akan dikirimkan di masa yang akan datang yang belum pasti waktunya dan memerlukan pengapalan yang lebih dari satu pula. Pelaksanaan penutupannya melalui deklarasi pada penanggung.

19 *Open Cover*, yaitu suatu polis yang memuat ketentuan mengenai penutupan pertanggungan terhadap beberapa barang tertentu dalam jangka waktu tertentu pula, pelaksanaannya ditentukan setelah pengapalan atas barang dilakukan.

20 *Ibid.*, hlm. 168.

21 *Ibid.*, hlm. 34.

22 *A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured*

tertanggung sendiri,²⁴ seperti: *dellay, warrisk, wear & tear, ordinary leakage & breakage, inherent vice, rat or vermin*, dan lain sebagainya yang bukan disebabkan langsung dari bahaya yang dijamin dalam polis. Jadi, menurut peneliti berdasarkan klausula ini, penanggung seharusnya memberikan ganti rugi kepada pihak tertanggung atas dasar risiko yang menimpa objek pertanggungan tersebut bukanlah karena kesalahan pihak tertanggung, melainkan risiko yang datang dari luar yang merupakan risiko yang masuk klasifikasi dari pertanggungan yang sudah disepakati.

Salah satu pertimbangan hakim menolak gugatan penggugat dalam hal ini pihak tertanggung, adalah karena adanya Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* yang berbunyi “*This Insurance is subject to English Law and Practice*” yang di mana hakim berpandangan bahwa para pihak baik penanggung maupun tertanggung secara sadar telah menundukkan diri pada hukum Inggris dan praktik yang berlaku di Inggris, sehingga sengketa klaim asuransi ini seharusnya diajukan dan diproses melalui pengadilan di Inggris. Akan tetapi pada beberapa literatur yang peneliti baca, terdapat perubahan pada Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* oleh Dewan Asuransi Indonesia telah menggariskan kepada para anggotanya agar dalam pengeluaran polis dengan *Institut Cargo Clauses* yang baru ditambahkan kata-kata sehingga menjadi “*This Insurance is Subject to English Law and Practice, as far as this is not in Contradiction with the Law of The Republic of Indonesian*” yang dimuat dalam Surat Edaran Dewan Asuransi Indonesia pada tanggal 11 Maret 1982.²⁵

Apabila dilihat dari tahunnya, maka sangat jelas surat edaran dikeluarkan pada tahun 1982 dan *Marine Cargo Policy* antara penanggung dan tertanggung terbit pada tahun 2004, sudah sewajarnya apabila

Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* mengalami penambahan kata-kata “*as far as this is not in Contradiction with the Law of The Republic of Indonesian*”. Akan tetapi dapat dilihat tindakan penanggung yang tidak memuat kata-kata ini terkesan seperti menjebak pihak tertanggung dan terkesan adanya indikasi dari pihak penanggung untuk menanggukkan kewajibannya. Apabila tidak ada penambahan kata-kata “*as far as this is not in Contradiction with the Law of The Republic of Indonesian*”, dikhawatirkan adanya kemungkinan para reasuradur²⁶ yang berada di London akan menolak klaim yang diajukan.

Analisis dari Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen

Perlindungan konsumen merupakan upaya yang dilakukan oleh pemerintah yang diimplementasikan dalam bentuk aturan-aturan tertulis guna menjaga keseimbangan antara penjual dan pembeli agar terhindar dari praktik-praktik yang dapat merugikan konsumen. Posisi konsumen pada faktanya lebih lemah dibandingkan dengan posisi pelaku usaha, karena pelaku usaha sering menggunakan posisinya untuk mencari celah yang dapat merugikan konsumen akibat ketidaktahuan dan ketidaktelitiannya saat menggunakan produk.

Aturan yang disusun oleh pemerintah sangatlah jelas membatasi mengenai hal-hal apa saja yang menjadi hak dan kewajiban baik dari pelaku usaha maupun konsumen itu sendiri. Konsumen dalam mengkonsumsi jasa yang disediakan oleh pelaku usaha memiliki hak untuk kenyamanan, keamanan serta keselamatan pada saat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang diberikan.²⁷ Apabila terjadi kerugian di kemudian hari pada masa penggunaan barang dan/atau jasa yang tidak sesuai dengan kesepakatan di antara pelaku usaha dan konsumen, maka

24 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan, Subekti dan Tjitrosudibio (terjemahan), *Op.cit.*, Pasal 249.

25 J. Tinggi Sianipar, *Loc.cit.*

26 “Reasuradur atau *reinsurer* adalah sebuah perusahaan asuransi atau sebuah perusahaan reasuransi profesional.” J. Tinggi Sianipar, *Op.cit.*, hlm. 129.

27 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821), Pasal 4 butir a.

konsumen dapat menuntut haknya kepada pelaku usaha untuk mendapat kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian yang sebagaimana mestinya.²⁸ Adapun hal yang menarik di antara pelaku usaha dan konsumen yaitu prinsip itikad baik yang harus dijunjung tinggi. Dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pelaku usaha diharuskan beritikad baik dalam proses pelaksanaan kegiatan usahanya, sebaliknya konsumen pun diharuskan untuk beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian terhadap barang dan/atau jasa yang ditawarkan oleh pelaku usaha.²⁹

Dalam kehidupan sehari-hari khususnya dalam bidang jasa,³⁰ pada umumnya banyak para pelaku usaha yang menggunakan perjanjian baku sebagai standar adanya hubungan hukum antara pelaku usaha dan konsumen. Perjanjian baku ini kemudian memuat klausul-klausul yang baku³¹ yang dibuat oleh pelaku usaha secara sepihak dan mengikat konsumen. Perjanjian baku bukanlah hal yang tabu di tengah dunia bisnis dewasa ini. Perjanjian baku dianggap sebagai salah satu metode yang dapat meminimalisir waktu, tenaga, dan biaya antara pelaku usaha dan konsumen dalam melaksanakan kegiatannya. Menurut Ahmadi Miru perjanjian baku merupakan suatu kesepakatan yang mengikat para pihak yang menandatangani, walaupun klausula yang ada di dalam perjanjian tersebut banyak mengalihkan tanggung jawab dari pihak yang membuat kontrak kepada pihak lawannya.³²

Pencantuman klausula baku tidaklah boleh dilakukan semena-mena oleh pelaku usaha sebagaimana dituangkan dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pelaku usaha dilarang mencantumkan klausula baku pada dokumen dan/atau perjanjian yang memuat unsur penangguhan bahkan pengalihan tanggung jawab dari pihak pelaku usaha terhadap barang dan/atau jasa yang dikonsumsi oleh konsumen dan pencantuman klausula baku yang posisinya dan bentuknya sulit dilihat sehingga susah dibaca dan dimengerti oleh konsumen.

Berdasarkan duduk perkara yang sudah dijelaskan pada bab III sebelumnya, maka penulis mencoba menganalisa beberapa hal dari perspektif hukum perlindungan konsumen. Dalam putusannya, hakim bertitik berat pada Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* yang berbunyi “*This Insurance is subject to English Law and Practice*”. Sebagaimana penulis jelaskan sebelumnya bahwa pihak penanggung terkesan ada unsur kesengajaan dengan tidak mencantumkan tambahan kalimat pada pasal ini sesuai dengan surat edaran Dewan Asuransi Indonesia pada tahun 1982 yang berbunyi menjadi “*This Insurance is Subject to English Law and Practice, as far as this is not in Contradiction with the Law of The Republic of Indonesian*”.

Penulis berpandangan bahwa tindakan penanggung ini sedikit bertentangan dengan Pasal 18 ayat (1) huruf g Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen,³³ yang di mana polis ini dibuat secara sepihak oleh penanggung dengan mengikuti standar polis Inggris dan terdapatnya Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* yang menjelaskan bahwa para pihak menundukkan dirinya pada aturan Inggris dan praktik yang berlaku di Inggris. apabila ditelaah mendalam, dengan tidak

28 *Ibid.*, Pasal 4 huruf h.

29 Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cetakan ke-10, (Jakarta: Rajawali Pers, 2017), hlm. 54.

30 Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen.

31 Klausula baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen.

32 Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cetakan ke-1, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), hlm. 77.

33 Menyatakan tunduknya konsumen kepada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan/atau pengubahan lanjutan yang dibuat secara sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya.

dimuatnya kata-kata *as far as this is not in contradiction with the Law of The Republic of Indonesian* ini membuat penafsiran yang mutlak bahwa para pihak yang sudah menyepakati polis ini secara sadar menundukkan diri dalam aturan Inggris dan praktik yang ada di Inggris walaupun faktanya mereka melakukan proses pengangkutan domestik (antar pulau) yaitu dari Jakarta ke Maluku. Menurut penulis kata-kata *as far as this is not in contradiction with the Law of The Republic of Indonesian* memiliki pengaruh yang besar pada pasal ini secara keseluruhan. Sebab dengan adanya penambahan kata-kata tersebut, adanya kemungkinan untuk menempuh upaya hukum yang lebih baik seperti menempuh upaya hukum di luar pengadilan, yaitu melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).

Padahal pada faktanya pelaku usaha diwajibkan oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen untuk memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa, serta pelaku usaha juga diwajibkan untuk memberikan penjelasan tambahan mengenai cara penggunaan, cara perbaikan dan cara pemeliharaan dari barang dan/atau jasa yang diperdagangkan kepada konsumen.³⁴ Hal ini dirasa sangat perlu karena untuk menghindari terjadinya *misrepresentasi* antara pelaku usaha dan konsumen. Sebab *misrepresentasi* merupakan salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya kerugian pada konsumen pada saat mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Penulis berpandangan bahwa pihak tertanggung dalam studi kasus ini tidak memahami secara keseluruhan klausul-klausul baku yang dimuat dalam polis yang sudah disepakati dengan pihak penanggung. Hal ini jelas terlihat pada Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* yang menjadi dasar pertimbangan hakim menolak gugatan yang diajukan tertanggung. Padahal *law and*

practice merupakan salah satu poin yang cukup penting dalam sebuah polis asuransi, penulis melihat bahwa pihak penanggung tidak memberikan penjelasan secara terperinci mengenai *law and practice* dalam polis, sebab penulis menemukan fakta di putusan bahwa para pihak, baik tertanggung maupun penanggung tidak memuat pilihan di mana domisili hukum yang mereka gunakan apabila terjadi sengketa di kemudian hari.

Pencantuman Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* menurut penulis dapat dikategorikan sebagai salah satu contoh klausula eksonerasi. Klausula eksonerasi adalah klausula yang dimuat dalam suatu perjanjian atau kesepakatan, yang mana satu pihak menghindarkan diri untuk memenuhi kewajibannya membayarkan ganti rugi kepada pihak lain, yang terjadi karena adanya wanprestasi atau perbuatan melawan hukum.³⁵ Klausula eksonerasi pada prinsipnya menguntungkan pelaku usaha karena dibuat oleh pelaku usaha itu sendiri dan memuat penangguhan tanggung jawab untuk memberikan ganti rugi terhadap kerugian yang dialami oleh konsumen akibat wanprestasi ataupun perbuatan melawan hukum. Klausula ini mencerminkan ketidakadilan bagi konsumen dalam menuntut haknya kepada pelaku usaha dan menjadi momok bagi konsumen dalam mengkonsumsi produk yang diperdagangkan oleh pelaku usaha. Ketentuan *law and practice* yang dimuat dalam polis asuransi antara tertanggung dan penanggung dalam studi kasus yang penulis bahas tentunya memberatkan posisi tertanggung. Sebab bunyi klausul ini menyatakan bahwa para pihak dalam polis asuransi menundukkan diri dalam hukum Inggris dan praktik yang berlaku di Inggris, sehingga mau tidak mau apabila terjadi sengketa di antara para pihak di kemudian hari, sengketanya haruslah diajukan di pengadilan Inggris. Sudah dapat dipastikan bahwa pihak yang berusaha mencari keadilan yaitu tertanggung akan berpikir mengenai biaya, waktu, serta tenaga yang dikeluarkan, hal ini kemudian menjadi

34 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821), Pasal 7 butir b.

35 Zulham, *Op.cit.*, hlm. 67.

buah simalakama bagi tertanggung sehingga dapat menjadi pertimbangannya untuk berhenti mencari suatu keadilan.

Tindakan penanggung yang menolak pembayaran klaim yang diajukan oleh tertanggung dengan alasan proses pengangkutan yang tidak sesuai dengan kesepakatan yakni yang seharusnya diangkut menjadi diderek, ketidaklayakan alat angkut, serta sudah berakhirnya proses pengangkutan, menurut penulis kurang berdasar. Sebagaimana sudah diuraikan pada pembahasan di atas, bahwa alasan-alasan yang dikemukakan penanggung terkesan mengelak dari tanggung jawabnya. Bahaya yang menimpa objek pertanggungan terjadi di luar kehendak tertanggung dan menurut penulis masuk dalam klasifikasi risiko yang ditanggung oleh penanggung.

Berdasarkan Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dijelaskan mengenai tanggungjawab pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi kepada konsumen akibat kerusakan, pencemaran, dan kerugian konsumen karena mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang diperdagangkan oleh pelaku usaha.³⁶ Adapun ganti rugi yang dimaksud adalah pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan dan santunan yang sesuai.³⁷ Maka berdasarkan pasal yang penulis jelaskan di atas, sudah sewajarnya apabila dilihat dari perspektif perlindungan konsumen, penanggung harus bertanggung jawab atas segala kerusakan yang dialami oleh tertanggung terhadap objek pertanggungan yang mengalami kerusakan. Bila ditilik lebih dalam, maka penggunaan klausul *warehouse to warehouse basis* dan klausul *all risk* sudah menjelaskan mengenai luasnya tanggung jawab penanggung

terhadap objek pertanggungan.

Fakta hukum lainnya yang terdapat dalam studi kasus yang penulis bahas, terdapat kejanggalan pada pihak penanggung. Penanggung terkesan inkonsistensi dalam keputusannya untuk menolak klaim yang diajukan oleh tertanggung, hal ini terlihat pada tindakan penanggung yang menawarkan pada tertanggung untuk membayarkan 50% dari total klaim yang diajukan oleh tertanggung. Tawaran yang dilakukan penanggung dimuat dalam Surat Ref. No. 176/HGI/CL/VI/2005 pada tanggal 28 Juni 2005. Pada saat itu tertanggung menolak tawaran yang diajukan penanggung karena merasa bahwa penanggung berusaha untuk melepaskan kewajibannya. Sehingga penulis menilai bahwa memang ada unsur kesengajaan dari pihak penanggung untuk melepaskan diri dari tanggung jawabnya.

Apabila Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dilanggar, maka berdasarkan ketentuan Pasal 62 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dinyatakan bahwa pelaku usaha dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).³⁸ Sebab pelanggaran Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen memuat unsur penipuan.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 60 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dinyatakan bahwa Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) berhak menjatuhkan sanksi administratif pada pelaku usaha yang melanggar Pasal 19 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 20, Pasal 25, dan Pasal 26, dengan penetapan sanksi administratif berupa ganti rugi dengan nilai maksimal Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).³⁹

36 Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

37 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821), Pasal 19 ayat (2).

38 *Ibid.*, Pasal 62 ayat (1) dan ayat (2).

39 *Ibid.*, Pasal 60 ayat (1) dan ayat (2).

Analisis dari Perspektif Pasal 1338 KUH Perdata

Sebagaimana dijelaskan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, bahwa suatu pertanggungan wajib dimuat secara tertulis dalam suatu akta yang dikenal sebagai polis. Dalam *Lloyd's Marine Policy*, khususnya dalam *Institute Cargo Clauses* (A, B, dan C) dalam Pasal 19 mengenai *Law and Practice* dimuat bahwa “*This Insurance is Subject to English Law and Practice*”, sehingga dapat ditarik benang merah bahwa dengan digunakannya standar polis Inggris ini, baik di dalam Inggris maupun di luar Inggris, maka secara menyeluruh semua para pihak yang ada di dalamnya diharapkan untuk tunduk terhadap hukum dan praktik yang ada di Inggris.⁴⁰

Kondisi ini kemudian menggerakkan Dewan Asuransi Indonesia mengeluarkan kebijakan melalui surat edarannya yang dikeluarkan pada tanggal 11 Maret 1982 yang memuat penambahan kata-kata pada Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A)* 1/1/82. Dewan Asuransi Indonesia memerintahkan kepada para penanggung Indonesia agar dalam penerbitan polis dengan *Institute Cargo Clauses*, bunyi Pasal 19 mengalami penambahan kata-kata sebagai berikut: “*This Insurance is Subject to English Law and Practice, as far as not Contradiction with the Law of the Republic of Indonesia.*”⁴¹ Adanya penambahan kata-kata ini tentu membuat pencerahan baru bagi para penanggung dan tertanggung yang menggunakan standar polis Inggris di luar wilayah Inggris. Sehingga dengan adanya gebrakan baru ini, maka para penanggung ataupun para tertanggung, khususnya di Indonesia dapat memilih yurisdiksi Indonesia manakala terjadi sengketa antara kedua belah pihak di kemudian hari.⁴²

Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menjelaskan terdapatnya 4 syarat dinyatakannya suatu perjanjian atau kesepakatan sah, yaitu:

1. Adanya kata sepakat di antara kedua belah pihak;
2. Para pihak yang terlibat sudah cakap secara hukum;
3. Adanya suatu hal tertentu; dan
4. Kausa yang diperbolehkan.⁴³

Suatu perjanjian dinyatakan sah secara hukum apabila memenuhi 4 syarat di atas tanpa terkecuali. Poin 1 dan 2 merupakan syarat subjektif suatu perjanjian, apabila salah satu poin ini tidak terpenuhi maka perjanjiannya dapat dibatalkan (*vernietigbaar*).⁴⁴ Sebaliknya poin 3 dan 4 merupakan syarat objektif suatu perjanjian, apabila salah satu poin ini tidak terpenuhi maka perjanjiannya batal demi hukum (*nietig*).⁴⁵

Pada analisa ini penulis mencoba untuk menelaah poin pertama yakni adanya kesepakatan antara kedua belah pihak. Kesepakatan adalah tindakan para pihak yang menyatakan atau menggambarkan kehendak yang ingin mereka capai antara pihak yang satu dengan pihak yang lain untuk menutup suatu perjanjian yang kemudian akan mengikat mereka berdua secara hukum.⁴⁶ Kemudian muncul pertanyaan *kapan kontrak atau perjanjian itu lahir?* pada faktanya kerap terjadi kesulitan dalam menjawab pertanyaan sederhana ini. Hal ini mempunyai dampak yang cukup serius terhadap:

1. Penentuan risiko;
2. Kesempatan penarikan kembali penawaran yang sudah dilakukan;
3. Saat mulai dihitungnya jangka waktu kedaluwarsa suatu perjanjian; dan
4. Menentukan tempat terjadinya perjanjian.⁴⁷

43 *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, cetakan ke-40, diterjemahkan Subekti dan Tjitrosudibio, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2009), Pasal 1320.

44 Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian “Asas Proposionalitas dalam Kontrak Komersial”*, edisi ke-1, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2018) hlm. 160.

45 *Ibid.*

46 *Ibid.*, hlm.162.

47 *Ibid.*, hlm.168.

40 J. Tinggi Sianipar, *Op.cit.*, hlm. 125.

41 *Ibid.*, hlm. 127.

42 *Ibid.*

Untuk menjawab persoalan di atas, maka ada 4 teori yang dapat menjelaskan jalan keluar dari persoalan tersebut, yakni:

1. Teori Pernyataan (*Uitingstheorie*), suatu perjanjian dinyatakan lahir pada saat diterimanya tawaran yang dibuat secara tertulis oleh pihak yang menawarkan perjanjian tersebut;
2. Teori Pengiriman (*Verzendingstheorie*), suatu perjanjian dinyatakan lahir pada saat tawaran yang diterima dikirimkan oleh pihak yang menawarkan kepada pihak yang ditawarkan;
3. Teori Mengetahui (*Vernemingstheorie*), suatu perjanjian dinyatakan lahir pada saat surat jawaban dari pihak yang ditawarkan diterima oleh pihak yang menawarkan perjanjian tersebut;
4. Teori Penerimaan (*Ontvangstheorie*), suatu perjanjian dinyatakan lahir pada saat surat jawaban dari pihak yang ditawarkan tiba di tempat pihak yang menawarkan perjanjian tersebut, tanpa mempersoalkan ia mengetahui atau membaca surat jawaban tersebut atau tidak.⁴⁸

Sehingga dari teori di atas dapat disimpulkan bahwa kesepakatan yang dimaksud di dalam perjanjian adalah persesuaian antara penawaran dari satu pihak dan penerimaan dari pihak lainnya. Namun kerap kali terjadi dibalik kesepakatan yang tercapai terjadi cacat kehendak (*wilsgebreke*). Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ada 3 klasifikasi keadaan yang dapat dikategorikan sebagai pemicu dari adanya cacat kehendak,⁴⁹ yakni:

1. Kesesatan (*dwaling*), hal ini berkaitan dengan benda atau orang, pihak lawan harus mengetahui bahwa sifat atau keadaan yang menimbulkan kesesatan pada pihak lain sangat menentukan,⁵⁰

2. Paksaan (*dwang*), hal ini ditimbulkan oleh suatu keadaan di mana seseorang sepakat karena adanya unsur ancaman yang melanggar hukum. Ancaman yang dikategorikan melanggar hukum ada 2 hal, yakni:

- a. Ancaman itu sendiri merupakan perbuatan melanggar hukum seperti penganiayaan atau pembunuhan; dan
- b. Ancaman itu sendiri merupakan perbuatan yang tidak melanggar hukum, tetapi ditujukan agar tercapainya suatu hal yang bukan menjadi hak pelaku pengancaman tersebut.⁵¹

3. Penipuan (*bedrog*), hal ini ditimbulkan oleh suatu keadaan di mana terdapat gambaran yang keliru mengenai sifat dan keadaan yang ditimbulkan dari tindakan atau tingkah laku yang sengaja menyesatkan dari pihak lawan. Untuk mencapai tujuannya, maka dipergunakan rangkaian tipu daya (*kunstgrepen*) yang menggerakkan orang lain untuk bersepakat.⁵²

Dalam *Nieuw Burgerlijk Werboek* yang merupakan pembaharuan terbaru dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang kita adopsi dari Belanda, memasukkan satu unsur yang baru yang melatarbelakangi terjadinya suatu cacat kehendak dalam perjanjian, yaitu unsur penyalahgunaan kehendak (*misbruik van omstandigheden*) yang dapat dijadikan alasan pembatalan suatu perjanjian.⁵³ Salah satu tokoh dalam penyusunan *Nieuw Burgerlijk Werboek* adalah *Meijers* yang merumuskan pasal ini dengan inspirasi yang berasal dari doktrin *undue influence* dalam hukum Inggris.

Menurut Nieuwenhuis penyalahgunaan kehendak adalah di mana salah satu pihak tetap menutup suatu perjanjian meskipun pihak tersebut mengetahui atau seharusnya

48 *Ibid.*

49 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Subekti dan Tjitrosudibio (terjemahan), *Op.cit.*, Pasal 1322.

50 Agus Yudha Hernoko, *Op.cit.*, hlm. 171.

51 *Ibid.*

52 *Ibid.*

53 *Ibid.*, hlm. 172.

mengetahui bahwa ia seharusnya tidak menutup perjanjian tersebut.⁵⁴ Z. Asikin Kusumah Atmadja juga berpendapat bahwa penyalahgunaan kehendak dianggap sebagai salah satu faktor yang membatasi adanya kehendak yang bebas dalam menentukan suatu kesepakatan di antara kedua belah pihak.⁵⁵ Pada faktanya Indonesia secara tidak langsung sudah diterapkan dalam praktik yurisprudensi, walaupun secara implisit.⁵⁶

Tindakan dari pihak penanggung yang memuat Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* yang dimuat secara tidak lengkap dalam polis asuransi dengan pihak tertanggung, membuat penafsiran yang mutlak bahwa para pihak yang sudah menyepakati polis ini dan secara sadar menundukkan diri dalam aturan Inggris dan praktik yang ada di Inggris walaupun faktanya mereka melakukan proses pengangkutan domestik (antar pulau) yaitu dari Jakarta ke Maluku. Menurut penulis kata-kata *as far as this is not in contradiction with the Law of The Republic of Indonesian* yang tidak dimuat oleh penanggung dalam polis memiliki pengaruh yang besar pada pasal ini secara keseluruhan. Menurut penulis, apabila pihak tertanggung mengetahui secara jelas akibat dari disetujuinya pasal ini, maka tertanggung mungkin tidak akan menyepakati polis asuransi tersebut.

Sejalan dengan definisi penyalahgunaan keadaan yang dikemukakan oleh Nieuwenhuis, maka tindakan yang dilakukan oleh penanggung yang memuat Pasal 19 *Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82* yang dimuat secara tidak lengkap dalam polis asuransi dengan pihak tertanggung memenuhi unsur penyalahgunaan keadaan. Pada dasarnya suatu syarat adanya perbuatan

hukum (*rechtshandeling*) dalam suatu perjanjian adalah terlebih dahulu terdapat kehendak yang sama dan sesuai di antara para pihak yang terlibat yang tertuju pada suatu akibat hukum tertentu yang menguntungkan kedua belah pihak. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa kesepakatan antara tertanggung dan penanggung dalam studi kasus yang penulis bahas dapat dikategorikan sebagai cacat kehendak, akibatnya perjanjian yang mengikat kedua belah pihak dalam studi kasus ini dapat dibatalkan.

Salah satu pertimbangan hakim menolak gugatan tergugat pada kasus ini ialah bertitik tolak pada Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Sebagaimana dimuat dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dinyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat sesuai dengan undang-undang, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, atau dapat dikatakan bahwa para pihak yang terlibat di dalam perjanjian terikat secara hukum. Perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan prinsip itikad baik.⁵⁷

Dalam pertemuan yang diadakan Badan Pembinaan Hukum Nasional dengan beberapa pembicara mengenai itikad baik, terdapat 3 kesimpulan mengenai apa itu pengertian dari itikad baik, yaitu:

1. Suatu tindakan jujur dari para pihak pada saat pembuatan kontrak;
2. Pembuatan suatu kontrak dilaksanakan dihadapan pejabat (meskipun ada pendapat yang menyatakan kurang setuju); dan
3. Dalam hal pelaksanaan suatu kontrak, kepatutan ialah terkait dengan penilaian baik terhadap perilaku para pihak dalam melaksanakan kontrak yang sudah disetujui (melaksanakan hak dan kewajibannya sebagaimana dimuat dalam kontrak).⁵⁸

54 *Ibid.*, hlm. 176.

55 *Ibid.*, hlm. 178.

56 Dapat dilihat pada Putusan Mahkamah Agung RI No. 1904 K/Sip/1982 (Luhur Sundor/Ny. Oie Kwie Lian c.s.) dan No. 3431 K/Sip/1985 (Sri Setyaningsih/Ny. Boesono c.s). Dalam putusan ini dinyatakan bahwa pernyataan kehendak yang diberikan sehingga melahirkan kontrak, bila dipengaruhi penyalahgunaan keadaan oleh salah satu pihak dapat dikategorikan sebagai cacat kehendak dalam perjanjian.

57 *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Subekti dan Tjitrosudibio (terjemahan), *Op.cit.*, Pasal 1338.

58 Agus Yudha Hernoko, *Op.cit.*, hlm. 141.

Perjanjian yang dibuat sesuai dengan undang-undang, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya menunjukkan bahwa secara tidak langsung kedudukan pembuat perjanjian sejajar dengan kedudukan pembuat undang-undang dengan batasan-batasan tertentu. Perbedaan signifikan antara pembuat perjanjian dengan pembuat undang-undang adalah terletak pada daya berlakunya. Jika undang-undang berlaku dan mengikat semua orang serta bersifat secara abstrak, maka perjanjian berlaku dan mengikat para pihak yang terlibat dalam perjanjian saja serta bersifat konkret.⁵⁹

Bila Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ditafsirkan secara mutlak oleh unsur penegak hukum (hakim), maka akan terkesan bahwa setiap kesepakatan yang sudah disepakati oleh para pihak di dalam sebuah perjanjian, mengikat kedua belah pihak yang terlibat dan hakim dalam hal ini terikat untuk mengakui hal-hal apa yang dimuat dalam perjanjian tersebut. Hal ini dapat dilihat dari beberapa kasus yang sudah terjadi sebelumnya, salah satunya seperti putusan tanggal 22 Juli 1972 No. 289 K/Sip/1972 mengenai besarnya suku bunga pinjaman adalah sebagaimana yang diperjanjikan.⁶⁰

Namun, sikap hakim seperti kasus di atas dinilai mengenyampingkan Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata⁶¹ mengenai itikad baik, yang seharusnya menjadi pertimbangan hakim dalam menafsirkan pasal ini secara keseluruhan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dinyatakan bahwa itikad baik adalah kepercayaan, keyakinan yang teguh, maksud, kemauan yang baik. Maksud dari Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah suatu perjanjian haruslah didasarkan dan dilaksanakan

berdasarkan kepatutan dan keadilan.⁶² Pasal 1338 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berkenaan dengan Pasal 1339⁶³ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Salah satu contoh nyata putusan hakim yang mempertimbangkan asas itikad baik dalam penerapan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam sebuah kasus dapat dilihat dari putusan pada tanggal 14 Oktober 1976 No. 1253 K/Sip/1973 yang di mana dalam putusan ini Mahkamah Agung mempertimbangkan bunga pinjaman pada bank dikurangi berdasarkan pertimbangan kemanusiaan dan keadilan.⁶⁴

Berdasarkan uraian penulis di atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa alangkah baiknya jika hakim pada saat memutus perkara yang dibahas oleh penulis, menerapkan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dengan mempertimbangkan asas itikad baik. Sebab penulis berpandangan bahwa polis asuransi yang dibuat oleh pihak penanggung mengalami cacat kehendak seperti yang penulis jelaskan pada pembahasan di atas, sehingga dari tindakan penanggung ini saja dapat dilihat bahwa penanggung terindikasi melanggar asas itikad baik yang mana terdapat unsur ketidakadilan pada polis yang dibuat oleh penanggung serta nilai kepatutan. Hakim seharusnya dalam menafsirkan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tidak hanya terpaku pada ayat (1) saja, yakni hanya melihat Pasal 19 *Institute Cargo Clauses 1/1/82* yang menyatakan bahwa para pihak secara sadar menyetujui menundukkan dirinya pada hukum Inggris dan praktik yang berlaku di Inggris. Melainkan harus mempertimbangkan ayat (3) dari pasal ini, yaitu mencari tahu bunyi Pasal 19 *Institute Cargo Clauses 1/1/82* secara keseluruhan agar penafsiran pasal ini dapat sempurna.

59 *Ibid.*, hlm. 127.

60 *Ibid.*, hlm. 132.

61 *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Subekti dan Tjitrosudibio (terjemahan), *Loc.cit.*, Pasal 1338, menyatakan "Perjanjian-perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik."

62 *Ibid.*

63 Persetujuan tidak hanya mengikat apa yang dengan tegas ditentukan di dalamnya, melainkan juga segala sesuatu yang menurut sifatnya persetujuan dituntut berdasarkan keadilan, kebiasaan, atau undang-undang.

64 Agus Yudha Hernoko, *Op.cit.*, hlm. 133.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa akibat dari penerapan klausula *this insurance is subject to English law and practice* memiliki dampak yang cukup merugikan dari sisi konsumen bila dilihat dari perspektif perlindungan konsumen, efektivitas hukum (sosiologi hukum) dan keadilan hukum. Dimuatnya klausul ini secara tidak lengkap oleh pihak penanggung mengakibatkan tertanggung sulit untuk mendapatkan keadilan dalam memperjuangkan haknya dalam proses klaim asuransi. Tindakan penanggung menurut hemat penulis dapat dikategorikan melanggar ketentuan yang dimuat dalam Pasal 18 mengenai pencantuman klausula baku dan Pasal 19 mengenai tanggung jawab dari penanggung sebagai pelaku usaha berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Penerapan klausul ini dari sisi efektivitas adalah kurang tepat karena belum ada aturan yang mengatur secara eksplisit mengenai hal ini. Sehingga pada praktiknya terdapat kekosongan hukum dan terkesan tidak adil bagi beberapa pihak khususnya pihak konsumen, dan pihak penegak hukum dalam menjalankan tugas dan kewajibannya juga tidaklah maksimal karena tak jarang para penegak hukum dalam hal ini khususnya hakim sulit untuk menerapkan hukum Indonesia karena pencantuman pasal ini tidak lengkap dalam polis yang sudah disepakati oleh pihak penanggung dan tertanggung.

Mengenai pengaruh Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam pasal studi kasus yang dibahas oleh penulis terdapat perbedaan pandangan antara penulis dan putusan hakim yang diterapkan dalam polis ini. Penulis berpandangan bahwa alangkah baiknya jika hakim pada saat memutus perkara yang dibahas oleh penulis, menerapkan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dengan mempertimbangkan asas itikad baik

sebagaimana dimuat dalam ayat (3) pasal ini. Sebab penulis berpandangan bahwa polis asuransi yang dibuat oleh pihak penanggung mengalami cacat kehendak seperti yang penulis jelaskan pada pembahasan di atas, jadi dari tindakan penanggung ini saja dapat dilihat bahwa penanggung terindikasi melanggar asas itikad baik yang mana terdapat unsur ketidakadilan pada polis yang dibuat oleh penanggung serta nilai kepatutan yang tidak berjalan sebagaimana mestinya. Hakim seharusnya dalam menafsirkan pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tidak hanya terpaku pada ayat (1) saja, yakni hanya melihat pasal 19 *Institute Cargo Clauses 1/1/82* yang menyatakan bahwa para pihak secara sadar menyetujui menundukkan dirinya pada hukum Inggris dan praktik yang berlaku di Inggris. Melainkan hakim harus pula mempertimbangkan ayat (3) dari pasal ini, yaitu mencari tahu bunyi Pasal 19 *Institute Cargo Clauses 1/1/82* secara keseluruhan agar penafsiran pasal ini dapat sempurna dan hakim dapat mempertimbangkan apakah tindakan penanggung ini masuk kategori yang memenuhi unsur adanya itikad tidak baik karena cacat kehendak yang telah dilakukan.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis menyarankan agar ke depannya asuransi pengangkutan laut baik itu asuransi barang maupun asuransi kapal mendapat perhatian khusus dari pemerintah. Regulasi mengenai asuransi pengangkutan laut sangatlah dibutuhkan pada dewasa ini karena sangat berkaitan erat dengan mobilitas perdagangan dan dapat menjadi salah satu penyumbang devisa negara agar semakin meningkat. Apabila kita masih mempertahankan sistem yang sekarang, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa negara kita akan tertinggal dengan semua kemajuan saat ini, apalagi Indonesia dalam waktu dekat ini akan menghadapi masa ekonomi aseaan yang semakin *borderless* khususnya dalam bidang perdagangan. Indonesia

merupakan negara maritim yang dikelilingi oleh perairan yang begitu luas. Kondisi geografis Indonesia sangatlah membutuhkan regulasi yang kuat di bidang kelautan agar mampu mempertahankan eksistensinya di tengah kemajuan yang semakin melesat dewasa ini. Jadi, negara kita haruslah mulai mempersiapkan diri dengan segala kemajuan di masa mendatang dan membuka diri dengan setiap perubahan-perubahan regulasi yang semakin cepat serta menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat.

Penulis juga berpandangan agar para pihak yang mengemban tugas sebagai penegak hukum mengikuti perkembangan yang semakin cepat di masa ini. Perlu adanya sertifikasi khusus bagi para penegak hukum baik itu hakim, jaksa, pengacara, dan bahkan panitera. Terlebih khusus untuk hakim, apabila menangani kasus-kasus serupa, diharapkan hakim dapat melakukan penemuan hukum yang berkaitan dengan kasus sehingga dapat meminimalisir terjadinya kesalahan dalam penafsiran dan penerapan hukum. Penulis juga mengharapkan agar pada putusan-putusan selanjutnya hakim dapat lebih mempertimbangkan sisi keadilan dalam setiap putusannya sebab pada dasarnya hukum dibentuk sebagai alat untuk mencapai keadilan bagi semua rakyat yang menundukkan diri di dalamnya.

Terakhir, penulis mengharapkan agar ke depannya setiap kontrak yang dibuat memuat asas *choice of law* yang dapat mempermudah para pihak untuk menentukan hukum apa yang akan digunakan manakala terjadi sengketa di kemudian hari. Sehingga kasus serupa dapat diminimalisir tidak terjadi lagi di kemudian hari.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Hernoko, Agus Yudha. *Hukum Perjanjian "Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial"*. Edisi ke-1. Jakarta: Prenadamedia Group. 2018.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan. Cetakan ke-31. diterjemahkan Subekti dan Tjitrosudibio. Jakarta: Pradnya Paramita. 2006.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Cetakan ke-40. diterjemahkan Subekti dan Tjitrosudibio. Jakarta: Pradnya Paramita. 2009.

Mahmud, Marzuki Peter. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2010.

Miru, Ahmadi dan Sutarman Yodo. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Cetakan ke-10. Jakarta: Rajawali Pers. 2017.

Mulhadi. *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*. Edisi ke-1. Depok: Rajawali Pers. 2017.

Prakoso, Djoko dan I Ketut Murtika. *Hukum Asuransi Indonesia*. Jakarta: Bina Aksara. 1998.

Purba, Radiks. *Memahami Asuransi di Indonesia, Seri Umum No. 10*. Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo. 1992.

Sianipar, J. Tinggi. *Asuransi Pengangkutan Laut (Marine Insurance)*. Edisi ke-3. Jakarta: Bastela Indah Prinindo. 1990.

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2001.

Wicaksana, Arif. *et.al. Hukum Dagang*. Edisi revisi. Jakarta: Fakultas Hukum Trisakti. 2010.

Zulham. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Cetakan ke-1. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2013.

Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821).

Putusan Mahkamah Agung RI Nomor 1904 K/Sip/1982.

Putusan Mahkamah Agung RI Nomor 3431 K/Sip/1985.